

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
1. September 2005 (01.09.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/080724 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **E05D 3/06**

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/EP2005/001734

(22) Internationales Anmeldedatum:
18. Februar 2005 (18.02.2005)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:
10 2004 008 070.4
19. Februar 2004 (19.02.2004) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme
von US): **GM GLOBAL TECHNOLOGY OPERA-
TIONS, INC.** [US/US]; 300 Renaissance Center, Detroit,
MI 48265-3000 (US).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **HULBERT, Jürgen**
[DE/DE]; Wiesweg 32, 65343 Eltville (DE). **LABBE,
Klaus** [DE/DE]; Hermelsteinweg 37, 55278 Undenheim
(DE). **SCHENKENBERGER, Jens** [DE/DE]; Rangen-
bergstr. 66, 60388 Frankfurt (DE).

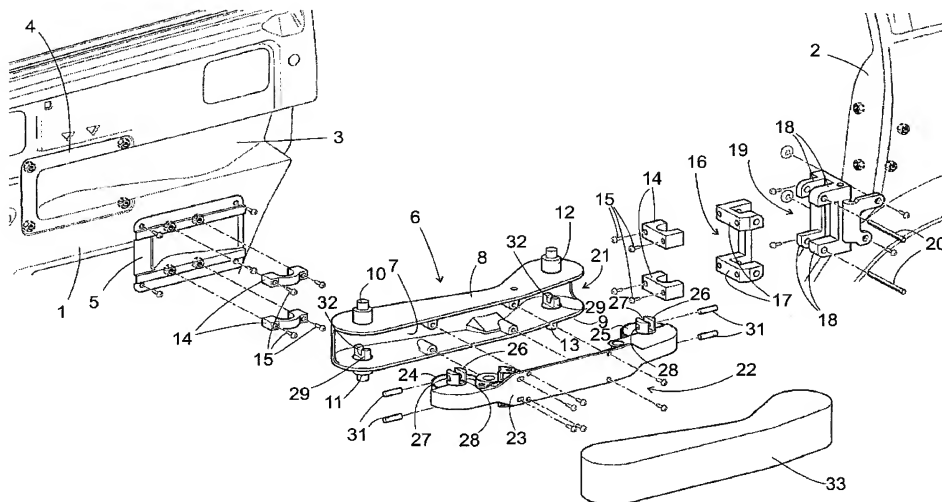
(74) Anwalt: **ULRICH, Daniel**; Adam Opel AG, Patentwesen
AO-02, 65423 Rüsselsheim (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AB, AG, AL,
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI,
GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE,
KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD,
MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG,
PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM,
TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM,
ZW.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: ARM FOR A PANTOGRAPHIC HINGE DEVICE

(54) Bezeichnung: ARM FÜR EINE PANTOGRAPHISCHE SCHARNIERVORRICHTUNG



(57) Abstract: In a motor vehicle, a door (1) and the body (2) are connected by a pantographic hinge system comprising an arm that essentially consists of the following elements: a housing module (6) which comprises an open flank (21) and out of which project two shaft sections (10, 11, 12, 13) that can be rotated while coupled in two end regions; and a mechanical coupling module (22) that is used to create the rotary coupling of the shaft sections (10, 11, 12, 13) and can be introduced through the open flank (21) into the housing module (6). The mechanical coupling module (22) is introduced into the housing module (6) once the door (1) and body (2), connected by the housing module (6), have been painted.

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

WO 2005/080724 A1



(84) **Bestimmungsstaaten** (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL, PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Erklärung gemäß Regel 4.17:

— hinsichtlich der Berechtigung des Anmelders, die Priorität einer früheren Anmeldung zu beanspruchen (Regel 4.17 Ziffer iii) für alle Bestimmungsstaaten

Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

(57) **Zusammenfassung:** In einem Kraftfahrzeug sind eine Tür (1) und die Karosserie (2) durch eine pantographische Scharniervorrichtung verbunden, deren Arm im wesentlichen aufgebaut ist aus einem Gehäusemodul (6), aus dem in zwei Endbereichen gekoppelt drehbare Wellenabschnitte (10, 11, 12, 13) herausgeführt sind und das eine offene Flanke (21) aufweist, und einem Kopplungsmechanikmodul (22) zum Herstellen der Drehkopplung der Wellenabschnitte (10, 11, 12, 13) aneinander, das durch die offene Flanke (21) in das Gehäusemodul (6) einführbar ist. Das Kopplungsmechanikmodul (22) wird in das Gehäusemodul (6) eingeführt, nachdem Tür (1) und Karosserie (2), durch das Gehäusemodul (6) miteinander verbunden, lackiert worden sind.

Adam Opel AG
65423 Rüsselsheim

17.02.2005
2003P30992WO Bü/Schw

5

Arm für eine pantographische Scharniervorrichtung

10

B e s c h r e i b u n g

Die vorliegende Erfindung betrifft einen Arm für eine pantographische Scharniervorrichtung, insbesondere für die Anbringung einer Kraftfahrzeugtür an einer Karosserie, ein mit einem solchen Arm ausgestattetes Kraftfahrzeug sowie ein Verfahren zu dessen Zusammenbau.

Pantographische Scharniere für Türen, die anstelle einer Schwenkbewegung des Türblattes eine Bewegung auf einer kreissektorförmigen Bahn unter Beibehaltung der Orientierung des Türblattes ermöglichen, sind bei Bussen seit langem bekannt. In letzter Zeit sind auch Pantographscharniere für PKW vorgeschlagen worden, bei denen die Mechanik, die die Orientierung der Tür während der Öffnungs- bzw. Schließbewegung festlegt, im Innern eines einzelnen Armes untergebracht ist. Diese Mechanik darf nicht zusammen mit der Karosserie und der Tür dem für diese Teile üblichen Lackierprozess ausgesetzt werden, so dass es bislang erforderlich ist, Karosserie und Türen getrennt voneinander zu lackieren und anschließend zusammenzubauen. Der damit verbundene Arbeitsaufwand stellt einen Nachteil der Pantographtüren gegenüber herkömmlichen Schwenktüren dar, für die ein solches gemeinsames Lackieren mit der Karosserie zur üblichen Fertigungspraxis gehört.

Eine erste Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist, einen Arm für eine pantographische Scharniervorrichtung anzugeben, der ein gemeinsames Lackieren von durch den Arm ver-

bundenen Teilen, insbesondere also einer Kraftfahrzeugkarosserie und -tür, erlaubt, eine Gefährdung der Mechanik der Scharniervorrichtung durch den Lackiervorgang aber ausschließt.

5

Eine weitere Aufgabe der Erfindung ist, ein Kraftfahrzeug anzugeben, dessen Karosserie und Tür durch eine pantographische Scharniervorrichtung verbunden sind und beim Zusammenbau des Fahrzeugs gemeinsam lackiert werden können, sowie, ein Verfahren zum Zusammenbauen eines solchen Kraftfahrzeugs anzugeben.

10

Die Aufgabe wird gelöst durch einen Arm mit den Merkmalen des Anspruchs 1, ein Kraftfahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs 9 und ein Verfahren mit den Merkmalen des Anspruchs 10.

15

Die Erfindung sieht vor, den Arm aus einem Gehäusemodul, aus dem in zwei Endbereichen gekoppelt drehbare Wellenabschnitte zum Befestigen an jeweils einem der zwei miteinander zu verbindenden Teile herausgeführt sind, und einem Kopplungsmechanikmodul aufzubauen, das durch eine offene Flanke des Gehäusemoduls in letzteres einführbar ist, um die Drehkopplung der Wellenabschnitte aneinander herzustellen.

20

Um eine sichere Befestigung des Arms an den durch ihn zu verbindenden Teilen zu ermöglichen, sind vorzugsweise an jedem Ende des Arms zwei Wellenabschnitte an entgegengesetzten Seiten des Gehäusemoduls coaxial herausgeführt.

25

Die für die Drehkopplung erforderliche Verbindung zwischen den Wellenabschnitten und dem Kopplungsmechanikmodul ist vorzugsweise durch eine Nut-Feder-Anordnung realisiert. Eine solche Anordnung erlaubt das Herstellen einer drehfesten Verbindung durch einfaches Einschieben von Nut und Feder ineinander in deren Längsrichtung, ohne das hierfür das die

30

Wellenabschnitte haltende Gehäusemodul verformt oder die Wellenabschnitte gelöst werden müssten.

5 Beim fertig montierten Arm sind Nut und Feder vorzugsweise aneinander durch einen Stift gesichert, der beide kreuzt.

10 Der Kopplungsmechanismus ist zweckmäßigerweise mit zwei durch einen Zugriemen gekoppelten Riemenscheiben realisierbar.

Vorzugsweise ist jede dieser Riemenscheiben direkt mit einem der Wellenabschnitte verbindbar.

15 Das Kopplungsmechanikmodul kann mit einem Rückenschild versehen sein, welches im montierten Zustand die offene Flanke des Gehäusemoduls abdeckt. Eine Abdeckung der offenen Flanke kann aber auch durch ein Überwurfteil geschaffen werden, welches auf die offene Flanke und daran angrenzende
20 Oberflächen des Gehäusemoduls steckbar ist.

Gegenstand der Erfindung ist auch ein Kraftfahrzeug, bei dem eine Tür und eine Karosserie durch einen Arm wie oben definiert, verbunden sind, sowie ein Verfahren zum
25 Herstellen eines solchen Kraftfahrzeugs, bei dem zunächst allein mit Hilfe des Gehäusemoduls die Tür an der Karosserie des Kraftfahrzeugs befestigt wird, anschließend die Karosserie und die daran befestigte Tür lackiert werden und schließlich das Kopplungsmechanikmodul in das Gehäusemodul
30 eingesetzt wird.

Zwischen dem Lackieren und dem Einsetzen des Kopplungsmechanikmoduls kann die Tür von der Karosserie abgenommen werden, um Inneneinbauten in der Karosserie anzubringen.
35 Wenn dies geschehen ist, werden Tür und Karosserie miteinander wieder verbunden, wobei das Kopplungsmechanikmodul sowohl an der von der Karosserie getrennten Tür als auch nach

dem erneuten Zusammenbau von Karosserie und Tür in das Gehäusemodul eingesetzt werden kann.

Weitere Merkmale der Erfindung ergeben sich aus
5 der nachfolgenden Beschreibung eines Ausführungsbeispiels mit Bezug auf die beigefügte Figur.

Fig. 1 zeigt eine Explosionsdarstellung eines
Arms für ein Pantographscharnier gemäß
10 der Erfindung und dessen Umgebung in einem Kraftfahrzeug.

Fig. 1 zeigt in einer perspektivischen Ansicht die
Komponenten des erfindungsgemäßen Scharnierarms sowie Verbindungs-
15 dungsteile für dessen Befestigung einerseits an der Innenseite einer hinteren Tür 1 eines Kraftfahrzeugs sowie an der C-Säule der Karosserie 2. In der an ihrer Innenseite noch unverkleideten Tür 1 ist ein horizontaler Kanal 3 gebildet, der zur Hinterkante der Tür offen ist und nach vorn von einem C-förmigen Befestigungsrahmen 4 umfassen ist. Dieser Rahmen 4
20 ist vorgesehen, um daran ein türseitiges Kopfstück 5 eines Pantographscharniers zu verankern.

Das Kopfstück 5 ist ein durch zwei parallele Rippen
25 versteiftes Blech, das durch Bohrlöcher an seinen Ecken mit Gewinden des Befestigungsrahmens 4 verschraubt wird. Eine zentrale Vertiefung des Kopfstücks schmiegt sich in den Kanal 3 ein. In der geschlossenen Stellung der Tür 1 fügt sich in die zentrale Vertiefung des Kopfstücks 5 und den Kanal 3 der
30 Tür 1 ein Gehäusemodul 6 des Gelenkarms ein.

Das Gehäusemodul 6 hat eine dem Boden des Kanals 3 zugewandte geschlossene Außenseite 7, Ober- und Unterseite 8, 9 und an seiner der Fahrgastzelle zugewandten Innenseite eine
35 langgestreckte offene Flanke 21. In der Ober- und Unterseite 8, 9 des metallischen Gehäusemoduls 6 sind jeweils zwei Wellenabschnitte 10, 11, 12, 13 um ihre Achse drehbar gehalten.

Die vom Gehäusemodul 6 abstehenden Enden der Wellenabschnitte 10, 11 sind vorgesehen, um mit Hilfe von Schellen 14 und Schrauben 15 an dem türseitigen Kopfstück 5 drehfest montiert zu werden. Entsprechend sind die Wellenabschnitte 12, 13 am
5 entgegengesetzten Endbereich des Gehäusemoduls 6 vorgesehen, um mit Hilfe von Schellen 14 und Schrauben 15 drehfest an einem ersten Adapterstück 16 montiert zu werden.

Das erste Adapterstück umfasst zwei U-förmige,
10 untereinander verbundene Joche 17, an deren Basis jeweils die Schellen 14 angeschraubt sind und deren Schenkel auf einer gemeinsamen Linie durchbohrt sind. Diese zwei Schenkel sind vorgesehen, um zwischen bzw. neben vier ebenfalls durchbohrte Zapfen 18 eines zweiten Adapterstücks 19 einzugreifen, wo sie
15 mit Hilfe von durch die dann fluchtenden Bohrungen der Schenkel 17 und der Zapfen 18 gesteckten Stiften 20 arretiert werden. Das zweite Adapterstück 19 wiederum ist vorgesehen, um an vier Stellen der C-Säule verschraubt zu werden.

Bei der Montage des Kraftfahrzeugs werden die erwähnten Teile in geeigneter Reihenfolge in der geschilderten Weise aneinander befestigt, um so eine Verbindung zwischen der Karosserie 2 und der Tür 1 zu schaffen, die es erlaubt, Karosserie und Tür gemeinsam durch eine Lackieranlage zu be-
25 fördern und darin zu lackieren. Während der Lackierung ist es zweckmäßig, Tür 1 und Karosserie 2 in Bezug zueinander zusätzlich zu immobilisieren, da an sich die Wellenabschnitte 10 bis 13 alle in Bezug auf das Gehäusemodul 6 drehbar sind, so dass weder ein Schwenken des Gehäusemoduls in Bezug auf
30 die Karosserie 2 noch ein Schwenken der Tür 1 in Bezug auf das Gehäusemodul 6 ausgeschlossen ist.

Nach dem Lackieren werden die Stifte 20 zwischen den zwei Adapterstücken 16, 19 entfernt, so dass die Tür mit-
35 samt dem daran gehaltenen Gehäusemodul 6 von der Karosserie getrennt werden kann. Die Türöffnung der Karosserie ist nun frei, um ungehindert Arbeiten an den Innenausbauten des

Fahrzeugs vorzunehmen.

Gleichzeitig mit der Anbringung der Innenausbauten kann an der abmontierten Tür in die offene Flanke 21 ein
5 Kopplungsmechanikmodul 22 eingefügt werden. Das Kopplungsmechanikmodul 22 ist aufgebaut aus einem langgestreckten metallischen Träger 23, an dessen Längsenden jeweils eine Riemenscheibe 24, 25 drehbar gehalten ist. Beide Riemenscheiben sind durch einen in der Figur nicht dargestellten, um sie
10 herumgeschlungenen endlosen Riemen fest aneinander drehgekoppelt und drehen sich mit gleicher Geschwindigkeit. An beiden Enden der Wellen der Riemenscheiben 24, 25 sind geschlitzte Zapfen 26 gebildet, von den jeweils der untere in der Figur nicht sichtbar ist. Eine Bohrung 27 kreuzt die
15 beiden Schenkel jedes Zapfens 26 quer zu deren Schlitz 28. Die Schlitz 28 sind durch die Drehkopplung der Riemenscheiben 24, 25 stets parallel; in Fig. 1 sind sie parallel zu einer Einführrichtung des Kopplungsmechanikmoduls 22 in das Gehäusemodul 6 ausgerichtet, so dass an den Wellenabschnitten 10 bis 13 gebildete, ins Innere des Gehäusemoduls 6 vor-
20 springende Federn 29 beim Platzieren des Kopplungsmechanikmoduls 22 in die Schlitz 28 einrücken. So kommt eine Drehkopplung zwischen den türseitigen Wellenabschnitten 10, 11 einerseits und den karosserie seitigen Wellenabschnitten 12, 13 andererseits zustande.
25

Der Träger 23 hat ein verbreitertes Rückenschild 30, welches die Höhe der offenen Flanke 10 ausfüllt. Bohr-
löcher des Rückenschildes 30 kommen vor mit einer Gewindebohrung versehenen, von der Ober- und Unterseite 8, 9 ins Innere
30 des Gehäusemoduls 6 vorspringenden Rippen zu liegen und ermöglichen ein Zusammenschrauben von Gehäusemodul 6 und Kopplungsmechanikmodul 22.

35 Wie man sich anhand der Figur leicht vorstellen kann, füllt das Rückenschild 30 im montierten Zustand die offene Flanke 10 nicht auf ihrer gesamten Länge aus; an jedem

Ende bleiben zwei Fenster übrig, durch die Sicherungsstifte 31 durch die Bohrungen 27 der Zapfen 26 und U-förmige Ausschnitte 32 der Federn 29 hindurch gesteckt werden, um die Wellenabschnitte 10 bis 14 an den Wellen der Riemenscheiben 24, 25 zu fixieren und deren Achsen exakt auf eine Linie zu bringen.

Als nicht dargestellte Abwandlung wäre es möglich, die Bohrungen 27 und die Sicherungsstifte 31 fortzulassen. Dann wären auch die Fenster zum Einführen der Sicherungsstifte nicht nötig, und das verbreiterte Rückenschild 30 könnte sich über die ganze Länge des Trägers 23 erstrecken, so dass der Träger im montierten Zustand die offene Flanke 21 komplett verschlöße.

Als ein letzter Schritt beim Zusammenbau des Arms wird noch ein Überwurfteil 33 aus Kunststoff aufgesteckt, welches die offene Flanke 21 mit dem Kopplungsmechanikmodul 22 darin sowie Ober- und Unterseite 8, 9 des Gehäusemoduls 6 vollständig verbirgt.

Die Tür mit dem komplett zusammengefügt und gebrauchsfertigen Gelenkarm kann nun wieder an der Karosserie montiert werden, indem die Adapterstücke 16, 19 zusammengefügt und durch die Stifte 20 oder eventuell an ihrer Stelle Schrauben fixiert werden.

Selbstverständlich kann auch nach dem Anbringen der Inneneinbauten im Fahrzeug die Tür in demselben Zustand, in dem sie nach dem Lackieren abmontiert wurde, wieder anmontiert werden, und die Montage von Kopplungsmechanikmodul 22 und Überwurfteil 33 findet an der ansonsten komplett zusammengefügt Karosserie statt.

P a t e n t a n s p r ü c h e

1. Arm für eine pantographische Scharniervorrichtung mit einem Gehäusemodul (6), aus dem in zwei Endbereichen gekoppelt drehbare Wellenabschnitte (10, 11, 12, 13) herausgeführt sind, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Gehäusemodul (6) eine offene Flanke (21) aufweist, durch die ein Kopplungsmechanikmodul (22) zum Herstellen der Drehkopplung der Wellenabschnitte (10, 11, 12, 13) aneinander einführbar ist.
2. Arm nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass an jedem Ende des Arms zwei Wellenabschnitte (10, 11; 12, 13) an entgegengesetzten Seiten des Gehäusemoduls (6) koaxial herausgeführt sind.
3. Arm nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Wellenabschnitte (10, 11, 12, 13) durch eine Nut-Feder-Anordnung (28, 29) mit dem Kopplungsmechanikmodul (22) drehfest verbindbar sind.
4. Arm nach Anspruch 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass Nut (28) und Feder (29) durch einen beide kreuzenden Stift (31) gesichert sind.
5. Arm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Kopplungsmechanikmodul (22) zwei durch einen Zugriemen gekoppelte Riemenscheiben (24, 25) umfasst.
6. Arm nach Anspruch 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass jede Riemenscheibe (24, 25) direkt mit einem der Wellenabschnitte (10, 11, 12, 13) verbindbar ist.
7. Arm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein Rückenschild (30) des Kopplungs-

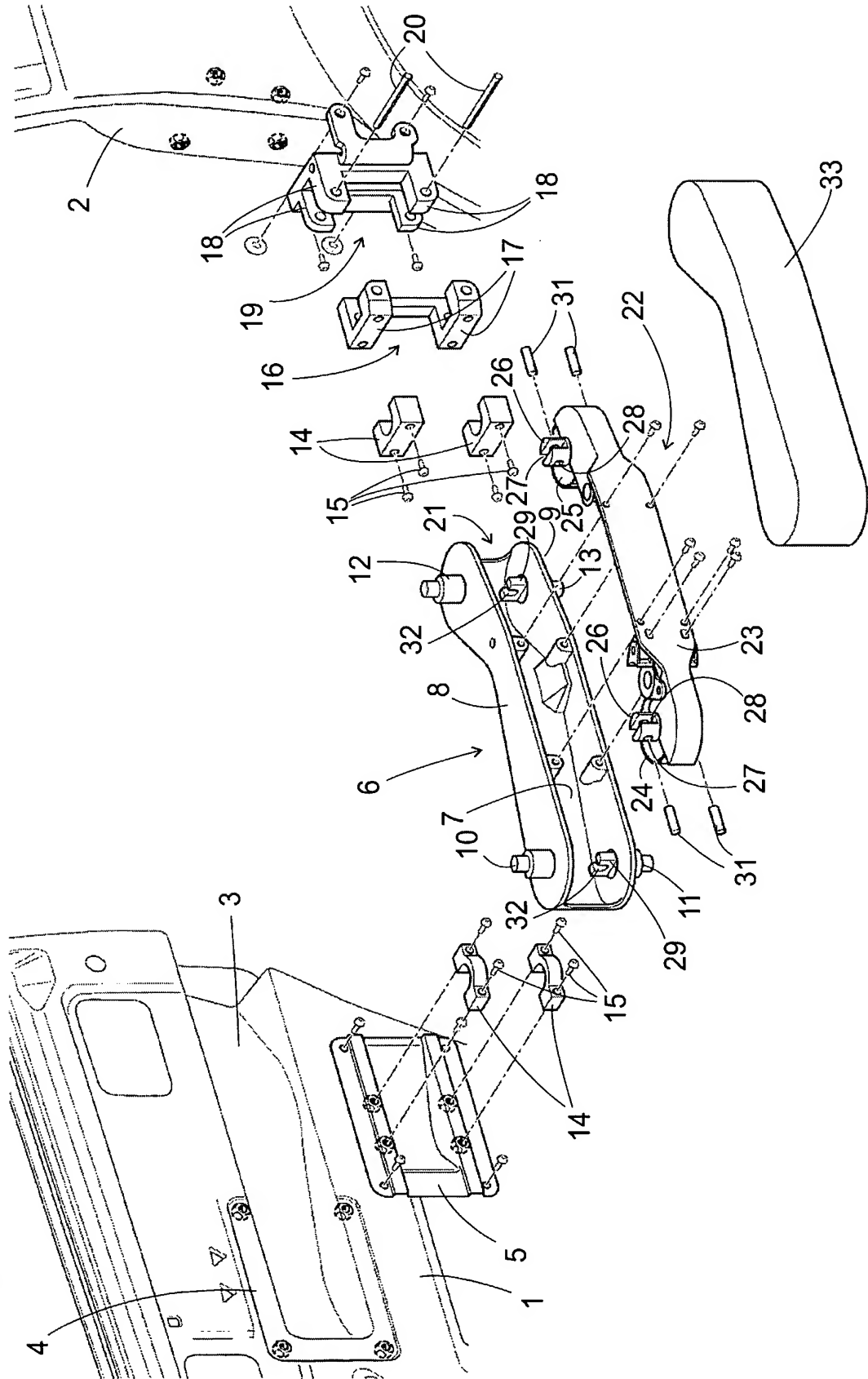
mechanikmoduls (22) die offene Flanke (21) wenigstens teilweise abdeckt.

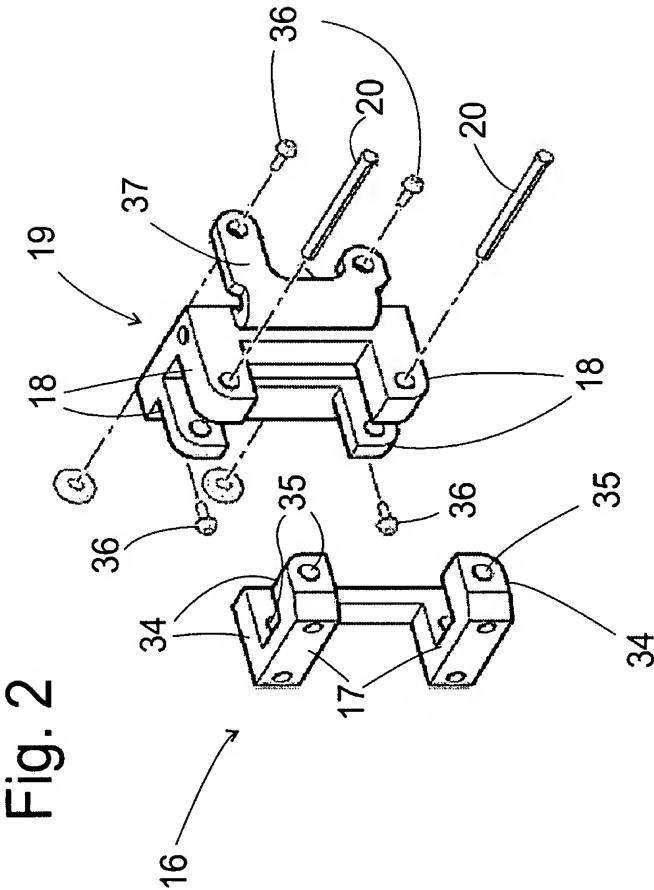
8. Arm nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein über die offene Flanke (21) und daran angrenzende Oberflächen (8, 9) des Gehäusemoduls (6) steckbares Überwurfteil (33) die offene Flanke (21) abdeckt.
9. Kraftfahrzeug mit einem Arm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, der eine Tür (1) mit einer Karosserie (2) des Kraftfahrzeugs verbindet.
10. Verfahren zum Herstellen eines Kraftfahrzeugs nach Anspruch 8, mit den Schritten:
- a) Befestigen der Tür (1) an der Karosserie (22) des Kraftfahrzeugs über das Gehäusemodul (6) des Arms,
 - b) Lackieren der Karosserie (2) und der daran befestigten Tür (1),
 - c) Einsetzen des Kopplungsmechanikmoduls (22) in das Gehäusemodul (6).
11. Verfahren nach Anspruch 9, bei dem zwischen den Schritten b) und c) die Tür (1) von der Karosserie (2) getrennt wird und Inneneinbauten in der Karosserie (2) angebracht werden, und bei dem nach dem Anbringen der Inneneinbauten Tür (1) und Karosserie (2) wieder verbunden werden.

mechanikmoduls (22) die offene Flanke (21) wenigstens teilweise abdeckt.

8. Arm nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass ein über die offene Flanke (21) und daran angrenzende Oberflächen (8, 9) des Gehäusemoduls (6) steckbares Überwurfteil (33) die offene Flanke (21) abdeckt.
9. Kraftfahrzeug mit einem Arm nach einem der vorhergehenden Ansprüche, der eine Tür (1) mit einer Karosserie (2) des Kraftfahrzeugs verbindet.
10. Verfahren zum Herstellen eines Kraftfahrzeugs nach Anspruch 8, mit den Schritten:
- a) Befestigen der Tür (1) an der Karosserie (22) des Kraftfahrzeugs über das Gehäusemodul (6) des Arms,
 - b) Lackieren der Karosserie (2) und der daran befestigten Tür (1),
 - c) Einsetzen des Kopplungsmechanikmoduls (22) in das Gehäusemodul (6).
11. Verfahren nach Anspruch 9, bei dem zwischen den Schritten b) und c) die Tür (1) von der Karosserie (2) getrennt wird und Inneneinbauten in der Karosserie (2) angebracht werden, und bei dem nach dem Anbringen der Inneneinbauten Tür (1) und Karosserie (2) wieder verbunden werden.

Fig. 1





INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2005/001734

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER

IPC 7 E05D3/06

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)

IPC 7 E05D

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
X	GB 2 080 407 A (IHW ENGINEERING LTD) 3 February 1982 (1982-02-03)	1,2,9
A	page 1, lines 65-82 figures 3,4	5,6,10
A	US 3 016 261 A (TATTER JOHN W) 9 January 1962 (1962-01-09) column 2, line 62 - column 3, line 38 figures 6-10	5,6



Further documents are listed in the continuation of box C.



Patent family members are listed in annex.

* Special categories of cited documents :

- *A* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- *E* earlier document but published on or after the international filing date
- *L* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- *O* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- *P* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- *T* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- *X* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- *Y* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- * & * document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

12 May 2005

Date of mailing of the international search report

01/06/2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Mund, A

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2005/001734

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
GB 2080407	A	03-02-1982	NONE	
US 3016261	A	09-01-1962	NONE	

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP2005/001734

A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES
IPK 7 E05D3/06

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

B. RECHERCHIERTE GEBIETE

Recherchierter Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 E05D

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal

C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	GB 2 080 407 A (IHW ENGINEERING LTD) 3. Februar 1982 (1982-02-03)	1,2,9
A	Seite 1, Zeilen 65-82 Abbildungen 3,4	5,6,10
A	US 3 016 261 A (TATTER JOHN W) 9. Januar 1962 (1962-01-09) Spalte 2, Zeile 62 - Spalte 3, Zeile 38 Abbildungen 6-10	5,6



Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen



Siehe Anhang Patentfamilie

* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

A Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

E älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

L Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

O Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

P Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

T Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

X Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

Y Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

Z Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

12. Mai 2005

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

01/06/2005

Name und Postanschrift der Internationalen Recherchenbehörde
Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Mund, A

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2005/001734

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
GB 2080407	A	03-02-1982	KEINE	
US 3016261	A	09-01-1962	KEINE	